

FD-302 Abstract of [redacted]

German Democratic Republic

INFORMATION ABOUT BRIDGE CONSTRUCTION AND ABOUT THE GDR ROAD MAINTENANCE PLAN (14 PGS)
Germany [redacted]

25X1C

25X1X

The document is a folder containing carbon copies of letters and memoranda, most of them undated, entitled Bridge Construction at Frankfurt/Oder. The document may be divided into 8 sections as follows:

The first section is an inspection report on the progress of a bridge across the Oder at Frankfurt/Oder. This inspection was made on 6 December 1951. The report goes not only into technical details (various stages of construction) but also appraises the political atmosphere, noting that SED activity is not strong enough. Rummelsburg, Döberitz and Neustadt are participating in the construction of the bridge. This section is broken down into construction site I and construction site II.

The second section is a letter to the Chief of the German People's Police, dated 22 November 1951, requesting dynamiting of some obstruction to the new Oder bridge at Frankfurt/Oder.

The third section is a letter sent to the Directorate General of Motor Traffic and Roads from the Ministry of Transportation. The letter is concerned with the 1951 road maintenance plan and contains a table showing the fulfillment of the investment plan for road maintenance by Lemberg and total (6.7 million Deutsche marks planned; 4.1 million Deutsche marks actual as of 30 September 1951). The letter is highly critical stating that previous causes given for deviating from plan were not sufficient and that additional explanations were desired.

The fourth section is a memorandum stating that many workers on the bridge site at Frankfurt/Oder are prevented from crossing the bridge because they lack border identification cards, thus creating a serious problem. The letter states that lists of persons who need to cross the bridge will be submitted so that passes may be issued for them.

The fifth section, headed Object Frankfurt II, concerns itself with the Polish side of the bridge where the elevation must be raised to flood level. The document notes that this will entail a movement of 40,000 cubic meters of earth and that a thorough inspection of the Polish terrain is necessary.

The sixth section contains observation notes about construction site I, such as number of employees (562), priority work and status of construction. The notes are further broken down by various bridge segments (piers, abutments). The report also lists some of the difficulties encountered such as shortage of material, employee facilities, etc.

The seventh section contains the various steps of the bridge construction project, the date for starting construction of the various phases (and final completion date (31 December 1951).

The last section concerns observation notes about construction site I, such as number of workers (421 since November), number of workers on the three shifts, source of labor force and accommodation for labor force.

Foreign language document or a microfilm of it ([redacted]) is obtainable from CIA Library.

25X1A

CLASSIFICATION 51-61
SECURITY INFORMATION
CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

COUNTRY Germany (Russian Zone)

REPORT NO. CD NO.

SUBJECT Bridge Construction in Frankfurt/Oder

DATE DISTR. 26 May 1952

NO. OF PAGES 14PLACE ACQUIRED

NO. OF ENCL. (LISTED BELOW)

25X1A
1 bookletDATE OF IN ACQUIRED

SUPPLEMENT TO REPORT NO.

25X1X
uf

The attached booklet is forwarded to you for retention.

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED
DO NOT DETACH

CLASSIFICATION

SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

STATE	NAVY	NSRB	DISTRIBUTION								
ARMY	AIR		X								

25X1A

25X1A

SECRET

CONTROL U. S. OFFICIALS ONLY

25X1A

**THIS IS AN ENCLOSURE TO
DO NOT DETACH**

Brückenbau

Baustelle Frankfurt/O.

SECRET

CONTROL U. S. OFFICIALS ONLY

SECRET

[Redacted]

Vertraulich

Betr.: Baustelle Frankfurt /O. I

Die Besichtigung der Baustelle am 6.12.1951 ließ folgende Schwierigkeiten erkennen:

Widerlager A

An Widerlager A war die Schle betoniert, weitere Arbeiten konnten aber nicht festgestellt werden. Hier fehlen vor allem die Verblendsteine.

Anlässlich der Arbeitsbesprechung am 27. und 30.11.1951 war festgestellt worden, dass die notwendigen Zeichnungen für die Werksteine am 1.12.1951 dem Werk Demitz - Zumitz übergeben werden.

Kollege H o r i n g hatte sich persönlich am 28.11.1951 mit dem Werkleiter T i s c h e r in Verbindung gesetzt, der zusagte, bei rechtzeitiger Vergabe der Zeichnungen die Werksteine bis zum 10.12.51 fertiggestellt zu haben.

Anruf am 9.12.1951 vom Werk Demitz - Zumitz, dass bis zu diesen Tage noch keine Zeichnungen seitens der Bau - Union Dresden vorliegen.

Pfeiler B

Die Fertigstellungsarbeiten des Pfeilers B wurden bereits am 20.11.51 in der Arbeitsbesprechung verlangt, waren aber am Besichtigungstage noch nicht über Oberkante Erdboden ausgeführt, trotzdem Werksteine und alles Material vorhanden ist.

Hier wurde mit besonders unverantwortlichem Leichtsinn an die Arbeit herangegangen, da die Schalung für den Kontrollschaft für alle sichtbar angebracht ist und zu erheblichen politischen Schwierigkeiten auf der Baustelle führen kann.

Trotzdem die Bauunion Rostock die Erfahrungen über das Verlegen der

Stahlbewehrung
Schalung
Schalung

- 2 -

Werksteine besitzt, wurde sie nicht angesprochen, geschweige denn zur Fertigstellung des Pfeilers B eingesetzt.

Auf der letzten Besprechung wurde angeordnet, dass die Bau - Union Rostock sofort bei den Arbeiten Pfeiler B und Widerlage A zum Einsatz gelangt. Befinnung D,E,F sind die Arbeiten trotz erheblicher Schwierigkeiten in der Verkürzung des Flussbettes verhältnismässig termingerecht durchgeführt worden. Die Bau - Union Dresden hat hier wirklich etwas geleistet. Es muss allerdings erwähnt werden, dass die Errichtung des Leergerüsts erhebliche technische Mittel aufweist, wie z.B. schlechte Keile unter den Stützen, Verminderung der Querschnitte, der Streben, um Boizen einzuziehen zu können. Die Arbeiten der Bau - Union Rostock an den Pfeilern C, H und Widerlage J sind gut vorwärts gegangen und termingerecht erledigt.

Auf der Gesamtbaustelle wird die Ausnutzung der Gesamtarbeitskapazität und der Möglichkeit vermisst, so hätten beim richtigen Erkennen der Sachlage das Leergerüst und die Schalung für G, H, I zusammen mit Überbau D,H,F errichtet werden können, so dass die Bau - Union Rostock unabhängig von der Bau - Union Dresden bis "einhundert 1951 ebenfalls den Überbau G,H,I hätte betonieren können. Die Überlegungen wurden im Oktober angestellt, aber durch die Zusicherungen der Bau - Union Dresden zurückgestellt, da sie die Versicherung abgab, ohne Schwierigkeiten diese Teile ebenfalls termingerecht zu schaffen.

Die Hauptabteilung Straßenwesen der CDK sowie auch die Staatliche Leitung hätten sich auf diese Zusicherungen nicht einlassen dürfen, sondern auf die damalige Aussprache gestützt, verlangten dagegen, dass die Bau - Union Rostock auf jeden Fall den Teil G,H,I vernichtet.

Dadurch wäre eine erhebliche Reservenreserve geschaffen worden. Die Aufstellung des Leergerüsts G,H,I war im Besonderen wegen Rundholzmangel nicht mehr möglich, da das vorhandene Holz zum grössten Teil für die Errichtung der Transportbrücke eingesetzt werden musste, die zuerst als Seilbrücke geplant war. Der Abbau des Leergerüsts geschah nach der sehr schwierigen Beschaffung des benötigten Rundholzes bei der Firma "E. G. H. t f i g" in Thüringen für Leergerüste.

Für A und B ist bereits fertig angebunden.

- 3 -

Die Eisenbiegearbeiten für Oberbau D, E und F sind abgeschlossen. Schwierigkeiten bereiten die gusseisernen Lager für T, B, und F, die zwar von der Ausf. Dresden termingerecht erstellt wurden, aber dort nicht bearbeitet werden konnten und nun drei anderen Werken zwecks Weiterbearbeitung übergeben werden mussten. Statliche Auflager sollen nach der heutigen Mitteilung bis Mittwoch auf der Baustelle sein.

Bei der letzten Besichtigung wurde festgestellt, dass trotz wiederholter Vorschläge seitens der GPK die Bau-Union Dresden nicht im Mehrschichtensystem arbeitet. Während der Oberbauleiter K i e n s e l behauptet, zu wenig Arbeitskräfte zu besitzen, behauptet der örtliche Bauleiter, es seien viel zu viel Kräfte anwesend.

Heut steht, dass bei richtiger Arbeitsorganisation im Mehrschichtensystem mehr hätte geleistet werden können, vor allen Dingen auch bei den bebaute D, E, und F.

Die Betonfabrik ist zu 80 % fertiggestellt, weist aber technische Mängel auf, die bei der Besprechung durchdiskutiert und von der Bau-Union Dresden abgestellt werden sollen.

U.E. ist nicht die Gewähr gegeben, dass alle drei Betonpumpen gleichzeitig mit den nötigen Zusatzstoffen so beliefert werden können, dass ein Abreissen des Betonfilms in den Trumrahmen vermieden wird. Der Einwand des Bau - Union Dresden, es erst auf einen Versuch ankommen zu lassen, kann von uns aus nicht akzeptiert werden, da mit Beginn der Betonarbeiten keine Experimente durchgeführt werden können.

Der Termin für den Beginn der Betonarbeiten steht eindeutig mit dem 18.12.1951 fest. Dieser Termin kann und darf nicht verschoben werden. Wird dieser Termin einwandfrei gehalten, bestehen keine Bedenken für die Eisenbiegearbeiten zur Fertigstellung zum 1. Mai 1952.

Auf der Baustelle verzerrt man den revolutionären Schwung der Arbeiten, der für derartige Baumaßnahmen unerlässlich ist.

Die Parteiorganisation der SED ist bisher kaum als Motor der Baustelle in Erscheinung getreten. Es ist notwendig, hier ganz besondere Massnahmen zu ergreifen.

14.12.1951

Betrifft: Baustelle II

Das Vorprojekt für die Liniendurchführung der Strasse kann als abgeschlossen betrachtet werden, nachdem Trasse und Gradienten endgültig festliegt.

Die Bearbeitung des Endprojektes ist bereits begonnen. Die Vorprojekte der kleinen Bauwerke sind in Arbeit und insgesamt gesehen zu 10% fertig.

Daselbe trifft für die beiden Varianten zu.

Nach Feststelegung der Gradienten sind für den Stahlbetonentwurf drei Varianten gezeichnet, um das Gesamtbild festzulegen. Die Entscheidung über das den Vorentwurf zu Grunde zu legende Projekt ist gefallen. Es wird zur Ausführung die aufgelöste Konstruktion gewählt, da deren Durchführung einfacher ist.

Bis zum 31.12.1951 ist vereinbarungsgemäß der Vorentwurf fertiggestellt.

Die Verhandlungen mit der Schifffahrt, betr. die geforderten Durchflussbreiten, sind zum Abschluss gekommen. Mit der Reichsbahn ist Einigkeit erzielt worden über die Ausführungen des Bauwerks zur Kreuzung der Autobahn mit der Eisenbahn Frankfurt - Cüben.

Die Reichsbahn hat zugesagt, bis zum 20.12.1951 eine Behelfsbrücke an dieser Stelle einzubauen.

Nicht geklärt mit der Reichsbahn ist die gemeinsame Förderung der Erdmassen für Autobahndamm und Übergabebahnhof (Reichsbahn kann z.Zt. nicht die restlose Lieferung des Materials für die Baugeleise zusichern.)

Die Verhandlungen über die Anlieferung der Baracken (Wohnlager) sind noch nicht zum Abschluss gekommen. Die Freigabe der Baracken aus Sosa und Gransal liegt noch nicht vor.

Der gesamte Baubeginn einschließlich Errichtung des Wohnlagers hängt von der Genehmigung der Umsetzung ab. Trotz laufender Vorstellung bei der Staatlichen Plankommission ist bis zum heutigen Tage die Umsetzung noch nicht erfolgt. Die Bau - Union Dresden ist durch die Ungeklärtheit der Umsetzung ebenfalls nicht in der Lage, das benötigte Großgerät zur Baustelle zu transportieren.

An dieser Umsetzung hängt der termingerechte Beginn der Baustelle II. Durch administrative Formalitäten hängt der Beginn der Baustelle seit 4 Wochen.

14.12.1951

Berlin, den 22. Nov. 1951

An den
Chef der Deutschen Volkspolizei

Berlin - Niederschönhausen
Seckendorffstrasse

Betr.: Stadtbüro der Frankfurt /O.

Zur Schüttung der Westrampe an der neuen Oder - Brücke in Frankfurt macht sich die Sprengung der Kellergewölbe wegen Verbreiterung der Anfahrtsstrasse erforderlich.

An die Rampenöffnung noch im Jahre 1951 fertiggestellt werden muss, und die örtlichen Volkspolizeiorgane in der Lage waren, diese Sprengungen durchzuführen, bitte ich höflichst um eine Genehmigungserteilung an die Landespolizeibehörde Brandenburg, mit Weiterleitung an die örtliche Volkspolizeibehörde in Frankfurt /Oder.

Nach Rücksprache mit der örtlichen Volkspolizeibehörde ist diese technisch in der Lage, die Sprengungen vorzunehmen.

Es handelt sich bei diesem Bauvorhaben um den Schwerpunkt S 5/15.

Wegen der Dringlichkeit der anzuführenden Baumaßnahmen bitte ich um Ihre schonelle Entscheidung.

14.12.51

Betr.: 1. Oktober

Deutsche Demokratische Republik
Ministerium für Verkehr

An die
Generaldirektion
Kraftverkehr und Straßenwesen

Berlin - Kreischa
Moskow Allee 57 - 5/a

Zutr.: Plan der Werterhaltung 1951 im Straßenwesen (Kap. 401)

Wie aus dem Bericht über die Erfüllung des Staatshaushaltseplans 1951 ersichtlich, ist der Plan der Werterhaltung 1951 im Straßenwesen (Kap. 401) nach dem Stande vom 30.9.1951 nur zu rd. 60% erfüllt worden. Im Einzelnen ergaben sich nach den von Ihnen gemeldeten Zahlen folgende Erfüllungen:

<u>Land</u>	<u>Soll 1951</u>	<u>Ist per 30.9.1951</u>	<u>Erfüllung in % von Jahressoll</u>
Brandenburg.	12,7 Mill DM	6,4 Mill DM	50,4
Mecklenb.	9,9 "	7,1 "	71,7
Sachse.-Anh.	13,4 "	8,1 "	60,4
Thür.	11,2 "	6,3 "	54,7
Meck.-S.	22,2 "	14,1 "	63,0
	69,7 Mill DM	42,1 Mill DM	rd. 60,0

Die in den Erläuterungen zur Haushaltsberechnung des Straßenwesens für die Zeit vom 1.1. bis 30.9.1951 von Ihnen gegebenen Begründungen für die Abweichungen der Istbeträge von den Sollbeträgen sind unzureichend. Wir bitten Sie daher, uns bis spätestens 12.12.1951 zu berichten:

- Welche Gründe für die unzureichende Erfüllung des Werterhaltungsplanes per 30.9.1951 in den einzelnen Ländern vorliegen,
- Welche Maßnahmen von Ihnen eingeleitet worden sind, um die Erfüllung des Werterhaltungsplanes im Straßenwesen zu sichern. Da Ihnen die Erfüllungswahrsch. per 30.10.1951 vorliegen müssen, kann bei der Analyse über die Erfüllung des Jahresplanes von den Ergebnissen per 14.12.1951 berichtet werden.

Betr.: Brandenburg / Frankfurt/

Berlin, den 5.12.1951

Betr.: Grenzausweise für Baustelle I und II

Die Schwierigkeiten auf beiden Baustellen häufen sich, da ohne ordnungsgemäße ausgestellte Grenzausweise keine Arbeiter bzw. Angehörige der Bauleitung und des Entwurfsbüros die andere Seite betreten können.

Nach der Rückfrage mit dem Kollen L e i s e r wird er hingehend eine Liste der für das Betreten dieses Gebäudes in Frage kommenden Personen eizreichen.

Da seitens der Hauptabteilung keine Möglichkeit besteht, diese Dinge zu klären, wird gebeten, mit den in Frage kommenden Stellen umgehend zu verhandeln, damit der Arbeitsablauf an beiden Baustellen nicht gefährdet wird.

In dem Zusammenhang möchte ich an die Klärung der Frage des Druckerkopfes an der Baustelle II erinnern, damit jetzt schon auch dort die Vorbereitungsschritte getroffen werden können.

Ich bitte wegen der Dringlichkeit diese Angelegenheit beschleunigt in Angriff zu nehmen.

14.12.1951

Betr. : Objekt Frankfurt II

Die besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern die Einrichtung zweier getrennter, voneinander unabhängigen Baustellen für die Oder-Brücke auf dem West- und Ostufer der Oder.

Auf dem östlichen Oder - Ufer ist eine Umschlagstelle für Zahnleiterungen sowie ein hochwasserfrei liegender Bauplatz in der Größe von etwa 1 Hektar vorgesehen.

Das Ufer unmittelbar hinter den vorgesehenen Widerlagern liegt nicht hochwasserfrei. Es ist daher erforderlich, dass vor Beginn der Arbeiten das Gelände aufgeholt wird.

Hierfür sind Erdbewegungen auf dem Ostufer in Höhe von schätzungsweise 40 000 cbm Massen vorzunehmen. Die Massen sind heranzutransportieren von einer Seitenentnahme, die erst erkundet werden kann, wenn das Betreten des Ostufers möglich ist. Die Seitenentnahme wird natürlicherweise sehr landwirtschaftlich zu liegen kommen.

Die Baustelleneinrichtung auf polnischem Gebiet unterscheidet sich daher wesentlich von den üblichen insofern, als die seitweise Abtretung eines umlängten Bauplatzes von bestimmter Größe allein nicht genügt.

Es wird frühzeitig auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. Diese Frage wird bei den kommenden Verhandlungen mit den polnischen Stellen von grösster Bedeutung sein.

Genauere Angaben über Größe des Bauplatzes und über den erforderlichen zusätzlichen Geländebedarf können erst gegeben werden, wenn von Seiten der Bau - Union Dresden der Baustellen-einrichtungsplan vorliegt und das Gelände auf dem Ostufer eingehend besichtigt worden ist.

12.12.1951

Betrifft Berlin

Vermerk

Betrifft: Baustelle I

Auf der Baustelle sind beschäftigt zurzeit 562 Arbeitskräfte davon: 377 Baubarbeiter, 245 Hilfsarbeiter.

Vorranglichste Arbeiten zurzeit Wiederherstellung der Mauernungen zwischen Pfeiler I und K.

Lehrgerüst in der Öffnung D, E fertiggestellt.

Untergerüst in der Öffnung E, F fertiggestellt.

Von 10 Lehrbindern waren am 1.12.1951 2 aufgestellt.

Betonung in der Öffnung D, E zu 50% fertig.

Termin für die Fertigstellung des Lehrgerüstes in E, F 4.12.1951. Termin wird wahrscheinlich mit einem Tag Verzögerung gehalten werden. Rundstahl restlos vorhanden.

Eisenbiegbarren und Beweissabreiten zu rund 60% durchgeführt.

Die Bau - Union Dresden hat bekanntgegeben, dass sie einen Fertigplan für die Abwicklung der Arbeiten in den Öffnungen D bis F aufgestellt hat, der vorsieht, dass ab 18.12.1951 mit dem Betonieren beginnen kann.

Widerlager A

Beim Aushub des Fundamentes waren erhebliche Schwierigkeiten aufgetreten, weil man auf Mauerreste und schwere Falsblecken gestoßen war, deren Befestigung mit erheblichen Mitteln und Zeitverlusten verbunden war.

Fundament Widerlager A wird am 3.12.1951 betoniert. Widerlager A soll in diesem Jahr noch fertiggestellt werden.

Pfeiler A

Die ersten beiden Betonierungsabschnitte sind beendet. Der aufgehende Beton wird am 3.12.1951 begonnen.

Pfeiler G und H

Sind bis zur Auflagerbahn fertiggestellt.

Widerlager I

Der Mittelteil des Widerlagers ist bis auf die drei letzten Mauersteinschichten fertiggestellt.

durchgeführt. Der Abbau der ehrgerichtete für die Aktionen von II und I wird in Thüringen vorgenommen. Beginn des Abbaus in den nächsten Tagen.

Bestrabe

Die Anschaffung der Trimmermasse erfolgt terminlos, Fertigstellung der Anschaffung für den Brückenkopf (zur Bedienung der Firma Beuchelt & Co.) 31.12.1951.

folgende Materialien sind beim Objekt I zu verzeichnen:

a) Für den Stahlüberbau fehlen Materialien, die für die Verstärkung des verwendeten Zahn - Gerütes notwendig sind. Sämtliches Material muss in der 4. Hälfte des Monats Dezember angeliefert werden, damit die Firma auch mit ihren Termin halten kann.

1. Brückengerüst, restlos bestellt, noch nicht geliefert sind 23, 3 t = 31 %, Rest vorhanden.
2. G-Material restlos bestellt, noch nicht abgeliefert sind 23, 2 t = 22 %, Rest vorhanden.
3. Winkelmaterial.
Noch nicht untergebracht sind 2, 2 t = 4 %, sonst kann restlos auf vorhandenes Material zurückgegriffen werden, wobei es sich jedoch bei 20, 3 t um Fertbestände aus einem Bauvorheben im NW Henningsdorf handelt, dessen Freizage durch die EA Bauindustrie noch nicht erfolgt ist.
4. Breitflachstahl.
Noch nicht untergebracht sind 5, 4 t = 29 %.
Das übrige Material in Höhe von 14 t ist bestellt, jedoch noch nicht geliefert.
5. Bleche.
Noch nicht untergebracht sind 49, 5 t = 47 %.
Bezahlt sind 41,3 t.

b) Die Arbeitskräfte sind zwar im Augenblick im gewölbenden Umfang vorhanden, jedoch sind sie zum Teil nicht ausreichig eingesetzt.

Es laufen Bemühungen, um die Beschaffung einer zusätzlichen Wohnbaracke in Höhe von 200 m², die am 20.12.1951 geliefert sein soll. Weiter hat die Bauleitung von sich aus den Bau einer Bausruine in Frankfurt in Angriff genommen, die Unterkunft für ca 50 bis 60 Arbeiter bietet würde.

Die Investbank macht Schwierigkeiten, da nach ihrer Ansicht diese nicht aus Investmitteln bezahlt werden dürfen.

- c) Die verspätete Lieferung der Stahlgusslage, die vertraglich am 20.11.1951 fertiggestellt sein sollte, hindeut den Fertigung der Schalarbeiten an den Fingern I und II ausserordentlich. Die Lager waren am 1.12.1951 noch nicht geliefert. Die ersten Teile sollen am 3.12.1951 in den Transport gehen.
- d) Die Investbank hat nach Vorlage der Spezifikation die Beschaffung von Ausstattungsgegenständen für die im Kostenstrukturplan 30 000 DM vorgesehen waren, nicht genehmigt, da sie angeblich im Brückenkopf nicht eingesetzbar sind. Der Bau der Generalunternehmer, Bau - Union Dresden, ist jedoch auf die Beschaffung der Geräte (Faulehrtler, Holzbohrmaschine, autogen - Schweißgeräte und dergleichen) angewiesen.

e) Ebenfalls auf Verfügung der Investbank hin dürfen Prämien aus Investmitteln an den Laubetrieb nicht gezahlt werden, obwohl im Kostenplan ausdrücklich Prämien für diese Zwecke vorgesehen waren. Die Ausschüttung von Prämien (bisher ist dies in zwei Fällen erfolgt) hat ausserordentlich günstige Resultate auf die Steigerung der Leistungen der Arbeitskräfte gezeigt.

Zwei Termine, die äusserst schwierig zu halten waren, sind in dem einen Fall auf den Tag erfüllt und im andern Fall nur mit einer geringfügigen Überschreitung gehalten worden.

12.12.1951

Fertigstellung der Projektierung Baustelle Frankfurt /O. II

Der Termin zur Fertigstellung des Vorprojekts der gesamten Baustelle II zum 31.12.1951 muss unter allen Umständen eingehalten werden.

Die Verteilung der Arbeit wurde wie folgt festgelegt:

1. Das Vorprojekt für die Oder - Brücke in Stahlbetonbauweise (Variante I) wird innerhalb der Generaldirektion Kraftverkehr und Strassenwesen von den Kollegen ~~W a n d e l o w~~, R o t t, K a s p e r und ~~W e n z e l~~ einschliesslich der überschläglichen statischen Berechnung sowie des überschläglichen Kostenanschlags erstellt.
2. Das Vorprojekt der Oder - Brücke in Stahlbauweise (Variante II) wird von dem Kollegen Siegfried M ü l l e r, den Kollegen W i n k l e r und ~~W e n z e l~~ (Entwurfsbüro Sachsen - Anhalt) und den Kollegen ~~L i n e m a n n~~ und E h m k e vom Entwurfsbüro Berlin einschliesslich der überschläglichen statischen Berechnungen und des überschläglichen Kostenüberschlags erstellt.
3. Die Vorprojektierung der Strasse einschliesslich der Anschlussstelle wird erstellt durch den Leiter des Entwurfsbüros Berlin, Kolleg. S c h a m i d t, mit dem Kollegen K ö n n e c h t und dem Koll. ~~H a s s~~ einschliesslich des Kostenüberschlags. Die benötigten Zeichenkräfte werden durch den Kollegen Schädt beschafft.
4. Die Vorprojektierung der in dem Abschnitt liegenden Brückenbauwerke werden vom Büro L e i s e r unter seiner Federführung einschliesslich der überschläglichen statistischen Berechnung, sowie des überschläglichen Kostenanschlags auf der Baustelle erstellt. Das Büro Leiser legt ferner den Baustelleneinrichtungsplan unter Einzuziehung eines Vertreters der Bau-Union Dresden in allen Einzelheiten fest, sodass zum festgesetzten Termin Klarheit über die Art und Weise und die Lage der Wohnbaracken und der Materiallager sowie der Unterkünfte besteht.

Beginn der Arbeiten zu I:

S o f o r t .

Beginn der Arbeiten zu II:

Spätester Terminbeginn 1.12.1951.

Mit der Firma Beuchelt wird am 20.11.1951 wegen teilweiser Berechnung von Entwurfsarbeiten gesprochen. Die Inangriffnahme der Variante I ist abhängig von der Zusagen der Bereitstellung der beantragten Stahlmengen durch den Staatssekretär K e r b e r .

Wenn die Zusagen nicht gegeben werden, entfällt die Variante II.

- 2 -

Beginn der Arbeiten zu III:

S o f o r t.

Abnahmestelle ist nach Form I. Klasse auszubauen. Kollege Scheidt wird bei der Landesregierung Sachsen - Anhalt veranlassen, dass der Kollege Nass sofort seinen Dienst bei der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen aufnimmt.

Beginn der Arbeiten zu IV:

S o f o r t.

Die Kollegen Albert, Hoffmann und Ludwig gehen sofort zur Aufnahme ihrer Arbeit nach Frankfurt /O.

Die Antwortunterlagen sind in 7facher Ausfertigung zu erstellen. Die Zusammenstellung der Unterlagen erfolgt verantwortlich durch den Leiter des Antwortbüros, Kollege Scheidt.

Alle 14 Tage, beginnend vom 27. November 1951, berichten die Verantwortlichen über das bisher Geleistete und legen die Perspektive für die weiteren Arbeiten fest.

4.12.51

V e r m e r k

Auf der Baustelle, einschl. Bauleitung befanden sich bei Beginn des Monats November 1951

421 Mann.

Insgesamt sind für die Baustelle

452 Mann.

Hier von Fachkräfte: 240

Hier von: 112 Zimmerleute

14 Eisenbieger.

Bewirkt in der zweiten Schicht seit gestern mit 25 Mann gegeben ist.

Dritte Schicht arbeitet mit 20 Mann.

Frage der Verstärkung der 2. und 3. Schicht.

Die Tagesschicht ist noch nicht 100%ig besetzt. Es fehlen für die Tagesschicht noch ungefähr 190 Mann.

Zweite Schicht:

Wie die Tagesschicht besetzt, kann mit 110 Mann gearbeitet werden. Dann erst kann an die Frage der dritten Schicht herangegangen werden.

Zulauf der Arbeitskräfte:

Hauptverwaltung Bauindustrie: 0

Bau - Union Dresden: 13 Zimmerleute

Rat der Stadt und Rat

des Kreises Frankfurt: bisher 8 Zimmerleute Mann

75 Privatequartiere wurden von der Stadt Frankfurt bisher zugewiesen, davon 50 bereits belegt.

75 Leerzimmer sollen ausserdem noch gestellt werden.

Aus den Investitionsmitteln ist für die Erfüllung der Vermietung eine Prämienzahlung vorgesehen.

4.12.51

SECRET COMINT U.S. OFFICIALS ONLY

REF ID: A6572